@iztm
MIESIĘCZNIK ZARZĄDU TRANSPORTU MIEJSKIEGO
09/2021

Warszawski Transport Publiczny

EUROPEJSKI **TYDZIEŃ** ZRÓWNOWAŻONEGO **TRANSPORTU**

16-22 WRZEŚNIA 2021

Korzystaj ze zrównoważonej mobilności.
Dbaj o zdrowie.



Warszawski Transport Publiczny

zarejestruj się

Jesienne biletobranie



KUP BILET DŁUGOOKRESOWY AKTYWUJ GO I **WYGRAJ** BILET 30-DNIOWY

Dwa etapy konkursu:
- pierwszy 16-21 września 2021 r.
- drugi 18-31 października 2021 r.



ZARZĄD TRANSPORTU MIEJSKIEGO W WARSZAWIE

Regulamin konkursu dostępny jest na jesiennebiletobranie.wtp.waw.pl

Kontakt:
jesiennebiletobranie@ztm.waw.pl
Zarząd Transportu Miejskiego
ul. Żelazna 61, 00-848 Warszawa

20 lat. EUROPEJSKIEGO TYGODNIA ZRÓWNOWAŻONEGO TRANSPORTU

@iztm
MIESIĘCZNIK ZARZĄDU TRANSPORTU MIEJSKIEGO

ZARZĄD TRANSPORTU MIEJSKIEGO W WARSZAWIE
ul. Żelazna 61, 00-848 Warszawa

Redaktor prowadzący:
Tomasz Kunert

Zespół redakcyjny:
Łukasz Majchrzyk, Wiktor Paul, Leszek Peczyński, Magdalena Potocka

Opracowanie graficzne, skład i łamanie:
Agnieszka Buszka

Prenumerata:
wtp.waw.pl (zakładka iZTM)
www.wtp.waw.pl/iztm

Znajdziesz nas na:

www.wtp.waw.pl
www.facebook.com/wtp.warszawa
www.twitter.com/wtp_warszawa
www.instagram.com/wtp_warszawa

Napisz do nas: newsletter@ztm.waw.pl

Drodzy Czytelnicy,

Europejski Tydzień Zrównoważonego Transportu jest świętem wszystkich osób związanych z komunikacją publiczną. Ale to także znakomita okazja do tego, by przypomnieć jaką rolę pełni transport publiczny w życiu społecznym, zwłaszcza w funkcjonowaniu nowoczesnego miasta.

Autobusami, metrem i tramwajami można się poruszać po całej Warszawie, a pociągi i autobusy dowiozą pasażerów również do najdalszych zakątków aglomeracji.

Ważną rolę w obchodach odgrywa również Dzień bez Samochodu. Jego początki są ściśle związane z wielką polityką, która w latach 50. i 70. drastycznie wdarła się w spokojne życie Europejczyków.

Przy okazji warto pamiętać, o czym przypominamy w nowym numerze iZTM, że transport publiczny cały czas się zmienia. W jego rozwoju pomaga nowoczesna technologia. Co ciekawe, czasami nowoczesność powoduje swoisty „powrót do przeszłości". Doskonałym przykładem są tutaj tramwaje, które pod koniec lat 50. uznano za przeżytek, a dziś przeżywają swój renesans. Powstają nowe trasy, produkowane są nowoczesne składy, do tramwajowej rodziny dołączają kolejne miasta.

Warszawa jest w czołówce peletonu. Niedawno został oddany do użytku fragment trasy do Winnicy, która ułatwia podróżowanie nie tylko w północnej części miasta. Dzięki systemowi „naczyń połączonych" - w tym przypadku tramwajów, autobusów i metra - można sprawnie dojechać w wiele miejsc. Tramwaje Warszawskie na tym nie poprzestają – przygotowują kilka dużych inwestycji, m.in. trasę do Wilanowa i na ulicy M. Kasprzaka.

Poznaliśmy też laureatów kolejnej edycji konkursu Osobowość WTP Przyjazna Pasażerom. To niezwykli ludzie, którzy nie tylko pracują z poświęceniem, ale wtedy, kiedy trzeba, potrafią uratować życie.

Życzymy przyjemnej lektury



Następne powakacyjne zmiany rozkładów

Od 27 września ponownie zmienią się rozkłady jazdy pojazdów Warszawskiego Transportu Publicznego – tramwaje i metro wrócą do swoich podstawowych częstotliwości kursowania. Od 2 października częściej pojadą autobusy.

Tak jak zapowiadaliśmy pod koniec wakacji, pierwsza połowa września była dla nas czasem dokładnej obserwacji ruchu pasażerów i wykorzystania pojazdów WTP. W kilkudziesięciu kluczowych miejscach prowadziliśmy obserwacje wykorzystania miejsc w tramwajach. Zebraliśmy również dane z autobusów, które dzięki zainstalowanym systemom same zliczają pasażerów. Mamy także dane z bramek metra, które liczą pasażerów wchodzących i wychodzących ze strefy biletowej. Liczba pasażerów rosła od początku miesiąca i doszła do ok. 70 proc. liczby z okresu przed epidemią. Pierwsze korekty rozkładów już wprowadziliśmy. Od 8 września na linii 304 w godzinach porannego szczytu kursuje większy autobus. Uruchomiliśmy też dodatkowe kursy 523, a od 13 września linia wróciła do swojej przedwakacyjnej częstotliwości w godzinach porannego szczytu – co cztery minuty. Natomiast autobusy 201 jeżdżą dodatkowo na krótszej trasie Znana – Koło. Od środy 15 września wzmocniliśmy linię 31 – w najbardziej obciążonych godzinach szczytu porannego i popołudniowego uruchomiliśmy dodatkowe kursy. Przed nami październik i studenci wracający, zgodnie z zapowiedziami Ministerstwa Edukacji i Nauki, do zajęć stacjonarnych. Spodziewamy się, że liczba podróżujących WTP jeszcze wzrośnie.

Wracają studenci – zmiany w komunikacji

Następne zmiany zaplanowaliśmy na poniedziałek 27 września. Od tego dnia wszystkie linie tramwajowe wrócą do swoich podstawowych rozkładów: w godzinach szczytu składy będą podjeżdżały na przystanki co 4 minuty lub co 8 minut, a między szczytami co 6 lub co 12 minut. Również metro w szczycie będzie kursowało częściej – na linii M1 co 2 min. i 20 sek., a M2 co 2 min. i 50 sek.

Zmiany dla autobusów wprowadzimy od 2 października. W soboty i niedziele pasażerów ponownie będą woziły autobusy 196. Przedwakacyjne rozkłady zostaną przywrócone dla linii: 104 (w szczytach komunikacyjnych na przystanki podjadą co 20 minut), 105 (w dni powszednie, w szczytach co 6 minut), E-1 (od 4 października, w szczytach co 10 minut). Zwiększy się też częstotliwość kursowania autobusów 114 i 122 do 15 minut pomiędzy szczytami oraz w weekendy. W dni



powszednie, w godzinach 7.00-20.00 autobusy linii 114 pojadą dodatkowo trasą skróconą: Metro Młociny – Młociny-UKSW. W soboty i dni świąteczne autobusy linii 523 zabiorą pasażerów co 10 minut, a linii 193 – co 15 minut. Z kolei autobusy 190 będą kursowały w soboty co 10 minut.

Od poniedziałku 4 października na trasę wyjadą autobusy linii E-2. Na swoją pełną trasę czyli Ursus-Niedźwiadek– Ursynów Płd. wrócą autobusy linii 401. W porannym szczycie będą one jeździły również na trasie krótszej - PKP Ursus – Metro Służew. ■

Nowa winda na stacji metra Racławicka

Nowa wina na stacji metra Racławicka oddana do użytku. Winda zastąpiła niewygodny podnośnik.

Można już korzystać z nowej windy na stacji metra Racławicka. Dźwig jest przy południowo-zachodnim zejściu na stację (po stronie Szkoły Podstawowej nr 69), na wysokości budynku al. Niepodległości 119. Wcześniej był tu podnośnik. Winda zjeżdża na antresolę, gdzie można przesiąść się do drugiej zjeżdżającej na poziom peronów.

W windzie zadbano o swobodny dostęp dla osób na wózkach, osób mających problemy z poruszaniem się oraz opiekunów podróżujących z dziećmi w wózkach. Udźwig urządzenia zaplanowano na osiem osób lub 630 kg. Dodatkowo wykonawca przystosował windę do potrzeb osób niewidomych i niedowidzących. Zmodyfikował ścieżkę dotykową przed dźwigiem – na chodniku, na poziomie platformy i w przejściu podziemnym. W środku zamontował przyciski wyposażone w oznaczenia w alfabecie Braille'a. Na poziomie ulic, w pobliżu windy odtworzono zagospodarowanie terenu – są nowe płyty chodnikowe i zieleń.

Wymiana podnośnika na windę kosztowała prawie 700 tys. zł ■







POP-y zapraszają przez cały dzień

Działa już 19 Punktów Obsługi Pasażerów i niemal wszystkie czynne są od poniedziałku do piątku w godzinach 07.00 – 20.00.

Przełom sierpnia i września to czas, gdy kończą się wakacyjne wyjazdy a dzieci i młodzież wracają do szkół. Wtedy wielu mieszkańców Warszawy i okolicznych gmin chce załatwić swoje sprawy w POP-ie. W trakcie pandemii mniej osób korzystało z Warszawskiego Transportu Publicznego, dlatego nie wszystkie były czynne, a te otwarte funkcjonowały w reżimie sanitarnym oraz w jednozmianowym trybie pracy. Teraz czynnych jest 19 POP-ów w Warszawie, które są m.in. przy ważnych węzłach przesiadkowych.

Punkty czynne są długo (16 z nich jest otwartych od 7.00 do 20.00), żeby umożliwić interesantom załatwienie sprawy rano lub spokojne dotarcie tam po pracy. Pełną listę POP-ów wraz z godzinami ich funkcjonowania można znaleźć na stronie www.wtp.waw.pl/punkty-obslugi/.

Wiele spraw pasażerskich można załatwić bez wizyty w placówce. Bilet długookresowy można kupić w jednym z wielu biletomatów, tam też można przedłużyć ważność e-hologramu. Bilety Warszawskiego Transportu Publicznego można kupować przez aplikacje mobilne. W ofercie znajdują się: bilety krótkookresowe, jednorazowe przesiadkowe oraz czasowe 20-minutowe. Warszawskie Karty Miejskie można spersonalizować, wysyłając wniosek on-line. ■



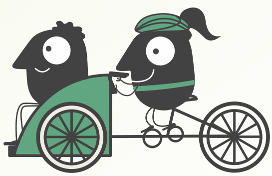
Kiedy kończy się ważność mojego biletu?

To pytanie często pojawia się w naszych głowach tuż przed wyjściem z domu do pracy lub szkoły, albo w drodze na przystanek. Teraz ważność biletu na Warszawskiej Karcie Miejskiej łatwo sprawdzimy dzięki usłudze „Sprawdź kartę”.

W środę, 21 lipca br. dla wygody pasażerów Warszawskiego Transportu Publicznego uruchomiliśmy nową aplikację **sprawdzkarte.wtp.waw.pl**, dzięki której na komputerze lub smartfonie można w łatwy sposób sprawdzić ważność biletu i status Karty warszawianki/warszawiaka.

Wystarczy wejść na stronę **sprawdzkarte.wtp.waw.pl** i wpisać numer karty. Po zatwierdzeniu na ekranie pojawią się informacje o: zakodowanym ostatnio bilecie, jego ważności, typie biletu oraz wgranych uprawnieniach. System podaje także informacje o liczbie wykorzystanych w danym roku zawieszeń biletu.

Uwaga! Usługa „Sprawdź kartę” działa z opóźnieniem w stosunku do operacji wykonywanych w kasownikach, biletomatach i punktach sprzedaży biletów. Oznacza to, że informacja przykładowo o wgraniu nowego biletu lub jego zawieszeniu może pojawić się w systemie dopiero po kilku dniach. ■



Poznaliśmy osobowości przyjazne pasażerom

Nagrody w konkursie „Osobowość Warszawskiego Transportu Publicznego Przyjazna Pasażerom" wręczone. Laureatami trzeciej edycji zostali pracownicy Metra Warszawskiego, Tramwajów Warszawskich i Arrivy Bus Transport Polska.

– Warszawski Transport Publiczny to przede wszystkim ludzie. Bardzo się cieszę, że w szeregach naszych przewoźników mamy tak wielu ofiarnych, zaangażowanych i odpowiedzialnych kierowców, motorniczych, dyżurnych oraz kierowników pociągów. Serdecznie gratuluję profesjonalizmu w codziennej pracy. Mieszkańcy stolicy mogą na Was zawsze liczyć. Przyjazna stolica to przyjazny transport publiczny – mówił Rafał Trzasko-wski, prezydent m.st. Warszawy, wręczając dyplomy i statuetki laureatom „Osobowości WTP Przyjaznej Pasażerom".

Konkurs „Osobowość WTP Przyjazna Pasażerom" jest wspólną inicjatywą Zarządu Transportu Miejskiego oraz operatorów (przewoźników, z którymi ZTM zawarł umowy na świadczenie usług przewozowych). Jest przeznaczony dla etatowych pracowników firm przewozowych, którzy mają ogromny wpływ na to jak funkcjonuje transport publiczny w stolicy. To dzięki nim tysiące pasażerów codziennie szybko i bezpiecznie dociera do pracy, szkoły i na uczelnie.

Kandydatów zgłosili pracodawcy, którzy ocenili szczególne osiągnięcia, dyscyplinę pracy, zaangażowanie, stosunek do pasażerów, współpracowników i przełożonych. A laureatów wybrała kapituła złożona z przedstawicieli ZTM oraz Urzędu m.st. Warszawy, której przewodniczyła dyrektorka Zarządu Transportu Miejskiego.



W tegorocznej edycji zwycięzcami konkursu zostali:



I miejsce - Marcin Cieślak, Metro Warszawskie, dyżurny stacji

Pracuje na stanowisku dyżurnego stacji od grudnia 2018 roku. Mimo dość krótkiego stażu ma opinię osoby kompetentnej, niezawodnej i godnej zaufania. Jest ceniony za wysoką kulturę osobistą oraz empatię i zrozumienie dla pasażerów. Chętnie dzieli się posiadaną wiedzą ze współpracownikami i stale podnosi umiejętności zawodowe.

20 października 2020 r. otrzymał informację od dyspozytora ruchu o zasłabnięciu pasażera na peronie. Pasażer nie dawał oznak życia – doszło do zatrzymania akcji serca. Marcin Cieślak podjął natychmiastową reanimację – wykonał masaż serca i defibrylację za pomocą dostępnego na stacji urządzenia AED. Przybyli wkrótce ratownicy medyczni potwierdzili, że tylko natychmiastowa, kompetentna i odważna (z uwagi na pandemię) interwencja uratowała życie pasażerowi.

II miejsce - Rafał Grądzki, Tramwaje Warszawskie, motorniczy

Pracuje jako motorniczy tramwaju od września 2006 r. Jego praca jest bardzo wysoko oceniana przez przełożonych – jest osobą w pełni dyspozycyjną oraz zorientowaną na najwyższą jakość wykonywanych zadań. Dzięki swoim umiejętnościom zapewnia pasażerom bezpieczną, komfortową i zgodną z rozkładem podróż. W stosunku do pasażerów i do współpracowników zachowuje się taktownie i z szacunkiem. Cechuje go spokój, opanowanie i bezkonfliktowość.

Podczas prowadzenia tramwaju był świadkiem wypadku, w wyniku którego doszło do potrącenia pieszego przez samochód. Zachowując zimną krew, Rafał Grądzki w pełni profesjonalnie zorganizował i pokiero-

wał akcją ratunkową, angażując przy tym inne osoby. Aż do czasu przybycia pogotowia ratunkowego przeprowadził ponad 20 minutową reanimację, dzięki której udało się przywrócić akcję serca poszkodowanego.

III miejsce - Kinga Wiśniewska, Arriva Bus Transport Polska, kierowca

Pracuje w spółce Arriva Bus Transport od ponad 2 lat. Wysokie kompetencje przy wykonywaniu zawodu kierowcy łączy z zaangażowaniem, odpowiedzialnością i rzetelnością. Najważniejszą zasadą, którą kieruje się w pracy jest bezpieczeństwo pasażerów oraz płynna i punktualna jazda. Cechują ją też empatia i wrażliwość na potrzeby pasażerów. Udowodniła to gdy do jej pojazdu wsiadła zagubiona, starsza pani, która nie pamiętała swojego adresu i nie potrafiła udzielić żadnych informacji na swój temat. Kinga Wiśniewska, na podstawie szczątkowych danych uzyskanych od pasażerki, rozpoczęła poszukiwania jej bliskich i z sukcesem nawiązała kontakt z jednym z członków rodziny. Po przekazaniu pasażerki pod opiekę policji nadal pozostawała w kontakcie telefonicznym z rodziną, aż do momentu upewnienia się, że starsza pani jest już bezpieczna.

Po raz pierwszy przyznano także wyróżnienia, które otrzymali:

Dorota Nosarzewska, Szybka Kolej Miejska, kierowniczka pociągu

Jest kierownikiem pociągu od 15 lat. Jako pierwsza kobieta zdobyła w SKM i na Mazowszu licencję maszynisty. Zawsze koleżeńska, chętna do pomocy i służąca radą. Cieszy się uznaniem zarówno zwierzchników, jak i współpracowników. W pracy najważniejszy jest dla niej kontakt z pasażerem, a także możliwość niesienia pomocy drugiemu człowiekowi. A jej zawodowe motto brzmi: „obsługuję swoich pasażerów tak, jakbym sama chciała być obsłużona".

Dorota Nosarzewska ocaliła życie młodego mężczyzny, który chciał popełnić samobójstwo na torach. Zareagowała błyskawicznie i mimo zagrożenia ze strony nadjeżdżającego pociągu, nawiązała z nim dialog. A argumenty i siła przekonywania sprawiły, że oboje bezpiecznie wrócili na peron.

Tomasz Czarnota, Tramwaje Warszawskie, motorniczy

Pracuje jako motorniczy tramwaju od 25 lat. Jest cenionym pracownikiem ze względu na najwyższą jakość wykonywanych zadań. Jego spokój i opanowanie przekładają się na bardzo dobry kontakt z pasażerami, w stosunku do których zawsze zachowuje się taktownie i z należnym szacunkiem. Jego profesjonalizm, doświadczenie oraz umiejętności okazały się kluczowe w sytuacji, gdy jadący na hulajnodze chłopiec nagle wtargnął na jezdnię – dzięki błyskawicznej reakcji Tomasz Czarnota zdołał zatrzymać tramwaj i zapobiec potrąceniu chłopca.■



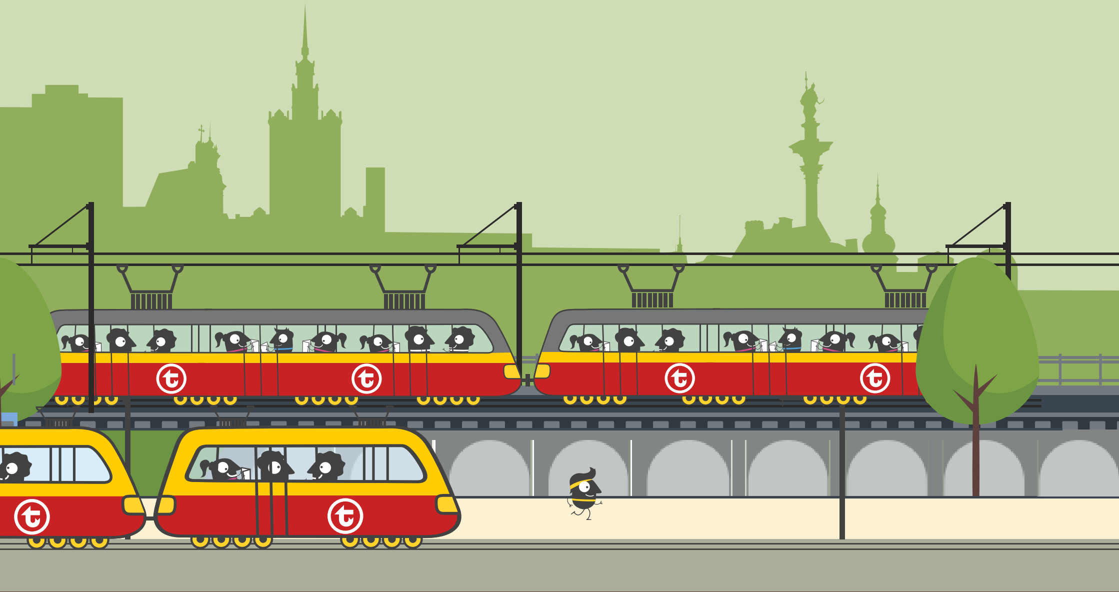


Warszawski
Transport
Publiczny

22 WRZEŚNIA 2021

DZIEŃ BEZ SAMOCHODU

NIE MUSISZ KASOWAĆ BILETU W KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ



www.wtp.waw.pl

MIEJSKIE CENTRUM KONTAKTU
24/7
19115 WARSZAWA



NAJLEPSZA DROGA DO SZKOŁY



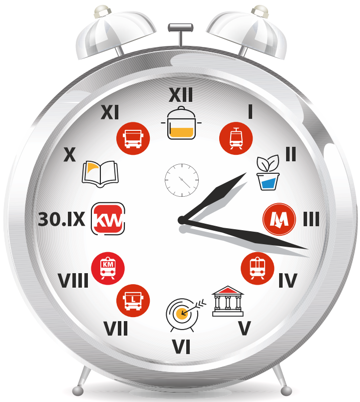

Ostródzka - Szkoła 03
152
6

KARTA WARSZAWIAKA

POŁĄCZ SIĘ Z MIASTEM!

Pamiętaj, 30 września upływa termin ważności
Twojej KARTY WARSZAWIAKA (e-hologramu)
Przedłuż swoje uprawnienia w najbliższym biletomacie
już dziś i dalej korzystaj ze zniżek

Warszawiacy płacą mniej za komunikację miejską!



Jeśli mieszkasz w Warszawie, nie posiadasz Karty warszawiaka i chcesz korzystać z przysługujących Tobie ulg i preferencji, a rozliczyłeś swój podatek dochodowy za 2020 r. w warszawskim urzędzie skarbowym, przyjdź do POP ZTM lub WOM z dokumentem poświadczającym rozliczenie

Szczegółowe informacje:

www.wtp.waw.pl	Miejskie Centrum Kontaktu 19 115	Punkty Obsługi Pasażerów ZTM	Urzędy Dzielnic	www.karta.um.warszawa.pl (informacja o pozostałych zniżkach)



Aglomeracja w zasięgu WTP

Pojazdem z logo Warszawskiego Transportu Publicznego można dojechać nawet 40 km za Warszawę. Dla warszawiaków taki wyjazd może być po prostu weekendową wycieczką ale dla mieszkańców aglomeracji warszawskiej to znakomity sposób na codzienne dojazdy do pracy i szkoły.

Dobra komunikacja publiczna to mniej samochodów na ulicach, czystsze powietrze i mniej hałasu, dlatego Warszawa współpracuje z lokalnymi samorządami przy organizacji transportu publicznego na ich terenie i tworzeniu połączeń ze stolicą. Porozumienia, zawierane między Warszawą a podwarszawskimi gminami zapewniają mieszkańcom aglomeracji dostęp do największej w Polsce zintegrowanej sieci komunikacyjnej. Warszawskim Transportem Publicznym można bowiem podróżować, w ramach jednego biletu: tramwajami, autobusami, metrem, pociągami Szybkiej Kolei Miejskiej, autobusowymi liniami dowozowymi typu „L", a w ramach oferty Wspólnego Biletu ZTM-KM-WKD, także pociągami Kolei Mazowieckich i Warszawskiej Kolei Dojazdowej.

Ważny każdy pasażer

Transport aglomeracyjny opiera się na porozumieniach, wypracowywanych przez Zarząd Transportu Miejskiego z gminami. Tak też ustalane są trasy. Czasem samorządowcy przychodzą z gotowym planem i sugerują, że chętnie wytyczyliby trasę o takim przebiegu. Często zdarzają się też sytuacje, w których to ZTM proponuje gminie rozwiązania, bo pracownicy zarządu mają duże doświadczenie w organizowaniu przewozów i wytyczaniu tras.

Znajomość lokalnej topografii i potrzeb mieszkańców jest w tej sytuacji bardzo ważna, ale trzeba jeszcze uwzględnić warunki techniczne. Przykład? Na trasie zaproponowanej przez gminę droga może mieć zbyt małą szerokość, aby bezpiecznie przejechał nią autobus, natomiast inna ulica, w pobliżu może być odpowiednia i to nią mógłby kursować. Dlatego w każdej sytuacji na projekt musi spojrzeć pracownik ZTM, który zna układ komunikacyjny. Gmina przygotowuje przystanki, dba o ich czystość, stan techniczny oraz o odśnieżanie dróg którymi poruszają się autobusy (gmina lub powiat, zależnie kto jest zarządcą drogi).

Połączenia lokalne tworzą spójny system, który obrazowo można przedstawić jako potoki, rzeczki, strumyki, wpływające do większych rzek, które zasilają najwię-

ksze rzeki, czyli najsilniejsze linie transportowe, dowożące pasażerów nawet do centrum stolicy. W ten sposób system się domyka i dzięki liniom lokalnym można dojechać do Warszawy niemal z każdego miejsca w aglomeracji.

Przy ustalaniu rozkładów oraz tras linii L czyli najbardziej lokalnych, które przebiegają tylko na terenie gmin, bardzo ważne jest ich zsynchronizowanie z odjazdami pociągów. To wymagające zadanie, ze względu na zmiany kolejowych rozkładów jazdy, ale gminy oraz ZTM starają się tego pilnować – chodzi o to, by połączenie było jak najbardziej użyteczne dla pasażerów, którzy mogą dzięki temu korzystać z wygodnych przesiadek. Przy ustalaniu rozkładów jazdy brane są też pod uwagę godziny funkcjonowania szkół na terenie gminy, bo uczniowie to spora grupa pasażerów.

Różne sposoby na dobry efekt

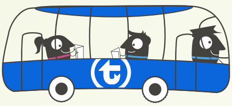
Na finansowanie linii wyjeżdżających poza granice Warszawy składają się środki Zarząd Transportu Miejskiego w Warszawie (czyli budżet miasta) i gmin. W przypadku linii 700 praca przewozowa poza terenem m.st. Warszawy jest dotowana przez gminy w 40 proc., ale w ustalonych przypadkach taki udział procentowy może wzrosnąć do nawet 80 proc. Warszawa na swoim terenie pokrywa 100 proc. kosztów.

W gminach, gdzie wprowadzono I strefę biletową przyjęto 60 proc. wskaźnik odpłatności dofinansowania. W przypadku nocnych linii strefowych koszt wozokilometra poza Warszawą w 100 proc. bierze na siebie gmina. Obecnie w czterech gminach: Łomianki, Marki, Ząbki, Konstancin-Jeziorna jest pierwsza strefa biletowa – czyli są tam autobusy miejskie i obowiązują bilety na pierwszą strefę. Jest to możliwe dzięki porozumieniu lokalnych samorządów z ZTM. Samorządy pokrywają ok. 60 proc. kosztów funkcjonowania linii.

ZTM organizuje lokalny transport autobusowy w postaci linii L i dotuje koszt jednego wozkm uzyskiwanego w przetargu nieograniczonym w wysokości 20 proc. Pozostałe 80 proc. kosztów pracy przewozowej zawartej z danym operatorem linii L pokrywają gminy. Dziś mieszkańcy podwarszawskich gmin korzystają z 49 linii lokalnych oznaczonych od L-1 do L52. Łączna długość linii przekracza 780 km, a średnia długość to 16 km. Każdego dnia z linii lokalnych korzystają mieszkańcy 28 gmin: Chynów, Góra Kalwaria, Izabelin, Jabłonna, Kampinos, Karczew, Kobyłka, Konstancin-Jeziorna, Legionowo, Leszno, Lesznowola, Łomianki, Marki, Nieporęt, Nowy Dwór Maz., Otwock, Ożarów Maz., Piaseczno, Prażmów, Pruszków, Radzymin, Raszyn, Stare Babice, Sulejówek Miłosna, Wiązowna, Wołomin, Wieliszew i Zielonka. Na ich terenie mieszka ponad 730 tys. osób. „eLki" docierają do około 200 podwarszawskich miejscowości, rozsianych po całej aglomeracji.

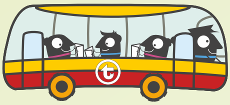
Bilety Metropolitalne to tańsze przejazdy dla mieszkańców podwarszawskich miejscowości Warszawskim Transportem Publicznym. Pasażer rozliczający się z podatków w gminie, która podpisała porozumienie z Zarządem Transportu Miejskiego, w ofercie Warszawa+3 za bilet 30-dniowy normalny imienny ważny w obu strefach biletowych płaci tylko 120 zł, czyli o 60 zł mniej niż dotychczas. Bilet 90-dniowy normalny imien-



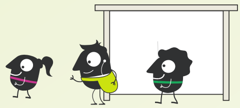


ny ważny w obu strefach kosztuje 330 zł (czyli o 130 zł mniej). Różnicę w cenie pokrywa dany samorząd.

„Wspólny Bilet ZTM-KM-WKD" to specjalna oferta taryfowa, w ramach której posiadacze biletów 30 i 90 dniowych (oraz Biletów Metropolitalnych) mogą podróżować pociągami podmiejskimi KM i WKD na terenie Warszawy i gmin ościennych. ZTM rozlicza się z przewoźnikami za tzw. wozokilometry przejechane w strefie obowiązywania wspólnego biletu. W 2021 r. KM zapłacimy ok. 200 mln zł. Gminy pokrywają ok. 40 proc. kosztów SKM na „swoim" odcinku trasy czyli za granicą Warszawy. ■



Szeroko dla autobusów



Warszawa intensywnie pracuje nad rozwojem sieci buspasów. Niedawno wyznaczono wydzielony pas na ulicy Bitwy Warszawskiej 1920 r., a następne pasy dla autobusów o łącznej długości około 38 km pojawią się w kolejnych dziewięciu lokalizacjach. Są to zarówno stałe buspasy, jak i takie, które usprawnią podróże podczas remontu estakad Trasy Łazienkowskiej.

– Wytyczenie nowych buspasów znacznie poprawi płynność ruchu pojazdów Warszawskiego Transportu Publicznego na Białołęce, Mokotowie, Ochocie i Ursynowie oraz we Włochach. Skorzystają także pasażerowie z Legionowa, Jabłonny i Piaseczna – mówi Michał Olszewski, zastępca prezydenta m.st. Warszawy.

Ze statystycznego punktu widzenia w każdym samochodzie osobowym poruszającym się po Warszawie przemieszcza się 1,3 osoby (oznacza to, że na cztery pojazdy, w trzech spośród nich jedzie tylko kierowca). Jeden autobus przegubowy może zabrać ok. 150 pasażerów a zajmuje na drodze tyle miejsca, ile cztery auta. Czyli autobus przewozi w tym samym czasie kilkanaście razy więcej osób niż znalazłoby się w autach osobowych. Jeśli więc jedzie wydzielonym pasem ruchu, duża grupa pasażerów szybciej i sprawniej pokonuje swoje trasy. Niebagatelne znaczenie ma oczywiście potencjalne zanieczyszczenie powietrza – w przeliczeniu na jednego pasażera zużycie paliwa i emisja szkodliwych substancji jest kilkunastokrotnie mniejsze. W Warszawie po ulicach kursuje już ponad 500 autobusów nisko i zeroemisyjnych czyli elektrycznych lub na gaz, tak więc ma to realny wpływ na czystość powietrza którym oddychamy.

Od końca sierpnia funkcjonuje buspas na ulicy Bitwy Warszawskiej 1920 r., między Szczęśliwicką a Grójecką



(o łącznej długości 1,3 km). Po jego wyznaczeniu zmieniła się organizacja ruchu. Zlikwidowane zostały trzy lewoskręty – z ulicy Bitwy Warszawskiej 1920 r. nie można już skręcić w lewo w Białobrzeską (dopuszczony jest tylko lewoskręt dla autobusów od strony ulicy Grójeckiej, trasa linii 521 się nie zmieniła), a także w lewo w Szczęśliwicką, podróżując od strony Grójeckiej. Lewoskręt w ulicę Szczęśliwicką został tu zachowany tylko dla jadących od strony Alej Jerozolimskich.

Kolejne buspasy są planowane na ulicach:

- Modlińskiej – na odcinku od ulicy Aluzyjnej do Światowida, w jednym kierunku, o długości ok. 4 km
- Czerniakowskiej – na odcinku od al. W. Witosa do ulicy Łazienkowskiej, w obu kierunkach, o łącznej długości ok. 5 km
- Dolina Służewiecka i al. gen. W. Sikorskiego – na odcinku od ulicy Nowoursynowskiej do Jana III Sobieskiego, w obu kierunkach, o łącznej długości ok. 4 km
- Puławskiej – na odcinku od ulicy Dolina Służewiecka do granic miasta, w obu kierunkach, o łącznej długości ok. 15 km
- Łopuszańskiej – na odcinku od torów WKD do ulicy Orzechowej, w obu kierunkach, o długości ok. 2 km
- Marynarskiej – od węzła Marynarska do ronda Unii Europejskiej – w jednym kierunku, o długości ok. 2,5 km

Szybko autobusem podczas remontów

Ale to nie wszystko. Trwają już intensywne prace nad buspasami, które usprawnią funkcjonowanie komunikacji miejskiej w czasie remontu estakad Trasy Łazienkowskiej. Powstaną w lokalizacjach:

- na ulicy A. Krzyckiego – od Wawelskiej do Filtrowej, w jednym kierunku, o długości ok. 300 m
- na ulicy Ostrobramskiej – od Lotniczej do Przyczółka Grochowskiego, w jednym kierunku, o długości ok. 3 km
- w al. Stanów Zjednoczonych – od ronda Wiatraczna do Przyczółka Grochowskiego, w obu kierunkach, o łącznej długości ok. 2 km.

Wytyczanie pasów autobusowych na czas dużych inwestycji miejskich zapoczątkowano wraz z rozpoczęciem budowy drugiej linii metra. Od początku budowy podziemnej kolei udostępniono pasażerom pojazdów Warszawskiego Transportu Publicznego buspasy na Pradze-Północ, Targówku, Woli i Bemowie o łącznej długości ok. 30 km.

Jeden z pasów – na ulicach: Połczyńskiej – Wolskiej i M. Kasprzaka, na odcinku Dźwigowa – Karolkowa, w obu kierunkach – zostanie utrzymany także po zakończeniu budowy.

Warszawskie buspasy

W Warszawie jest obecnie ponad 68,5 km wydzielonych pasów dla komunikacji miejskiej.

Dodatkowo niektóre odcinki ulic (np. Górczewska na odcinku Grodkowska – Krępowieckiego, czy św. Wincentego na odcinku Matki Teresy z Kalkuty – Niwa) są dostępne wyłącznie lub przede wszystkim dla autobusów (łącznie ponad 2,6 km).

Autobusy swoje pasy dzielą również z tramwajami – poruszają się wspólnym torowiskiem tramwajowo-autobusowym. Tak jest w al. „Solidarności" oraz na ul. 11 Listopada. Autobusy i tramwaje kursują na odcinku 5,7 kilometra. Najdłuższy warszawski buspas jest na ul. Radzymińskiej i al. „Solidarności". Zaczyna się niemal na granicy miasta, przy ulicy Krynoliny, a kończy przy Okopowej. ■



Przystanki – ekologiczne i ekonomiczne

Panele fotowoltaiczne, zielone dachy, energooszczędne rozkłady jazdy. Przystanki Warszawskiego Transportu Publicznego stają się samowystarczalne i coraz bardziej przyjazne środowisku.

Zaczęło się od oświetlenia wiat przystankowych energią słoneczną. Mówiąc najkrócej – instalacja fotowoltaiczna pozwala na pobieranie energii słonecznej i przekształcanie jej w elektryczną, niezbędną do obsługi urządzenia. Pod wiatami oświetlane są tablice z informacją pasażerską. Światło włącza się po zmierzchu i osiąga natężenie na poziomie 50 proc. Rozświetla się do pełnej mocy gdy pod zadaszenie ktoś wejdzie.

Największą zaletą takiego rozwiązania jest ochrona środowiska naturalnego bo taka wiata nie korzysta z prądu z sieci oraz także oszczędności finansowe bo przecież nie trzeba za niego płacić. A przed ustawieniem wiaty nie buduje się przyłącza energetycznego więc nie trzeba później go utrzymywać.

W tym roku Zarząd Transportu Miejskiego planuje montaż dziesięciu wiat przystankowych z panelami fotowoltaicznymi. Pierwsze takie wiaty stanęły w 2019 r. na dwóch przystankach – wawerskim Trakt Lubelski Las 01 i północno-praskim Rzeszotarskiej 01. W następnym roku pojawiły się dwie kolejne – na Pradze-Południe na przystankach Perkuna 02 i Rozłucka 02. W ciągu dwóch lat oceniano funkcjonalność rozwiązania i okazało się, że jest ono odporne na czynniki atmosferyczne, w tym niskie i wysokie temperatury.

Na zielono

W sierpniu tego roku na dachach 20 wiat operator przystanków Warszawskiego Transportu Publicznego, firma AMS, wyłożył dywany z rozchodnika. Dzięki temu stały się one bardziej przyjazne pasażerom i środowisku naturalnemu oraz lepiej wkomponowują się w przestrzeń miejską.

Rozchodnik ogranicza zapylenie powietrza o ok. 15-20 proc. i pochłania rocznie 7,3 kg dwutlenku węgla. W upalne dni obniża temperaturę pod dachem o 3-5 stopni Celsjusza. W czasie deszczu magazynuje nawet 150 litrów wody, co przyczynia się do bardzo pożądanej retencji wody opadowej. Roślina dzięki długiemu okresowi kwitnienia sprzyja także owadom.

Roślinne dywany wyłożono na przystankach: na Bemowie na autobusowym Wrocławska 01; dziewięciu autobusowych na Mokotowie – Al. Lotników 05, Batumi 01,







Chełmska 03, Goraszewska 01, Konduktorska 02, Metro Wilanowska 18, Metro Służew 01 i 02 i Wołoska-Szpital 01 oraz jednym tramwajowym – Rondo Unii Europejskiej 03; na Pradze Południe na autobusowym Gdecka 02; we Włochach na dwóch tramwajowych Hynka 03 i 04; trzech tramwajowych na Woli – Magistracka 01, Młynarska 04 i PKP Wola 03, na Żoliborzu na wiacie autobusowej Elbląska 01 oraz tramwajowej Sady Żoliborskie 04.

Po raz pierwszy rozchodnik wyłożono testowo w 2020 roku na dachu żoliborskiego przystanku Ks. Popiełuszki 02. Chciano sprawdzić, jak zniesie trudne warunki – wahania temperatury od ujemnej w zimie do kilkudziesięciu stopni „na plusie" latem, deszcz, śnieg, ale też suszę. Rośliny poradziły sobie doskonale i do dziś wyglądają równie dobrze jak rok temu. To właśnie przesądziło o wyborze rozchodnika jako rośliny przystankowej. Jest on niemal bezobsługowy – nie wymaga podlewania i nawożenia, a długo wygląda świeżo i estetycznie.

Papier niepapier

Zawsze aktualne, przejrzyste i pokazujące, za ile minut przyjedzie kolejny tramwaj – to główne zalety elektronicznych rozkładów jazdy, które pojawiły się na warszawskich przystankach.

Nowe rozkłady jazdy, oprócz tego że informują o godzinach odjazdów, mają też inne zalety. W odróżnieniu od tradycyjnych monitorów zużywają bardzo mało energii. Ich baterie wystarczają na pracę bez zasilania nawet przez siedem dni. Jest także możliwość podłączenia ich do paneli fotowoltaicznych. Ponieważ świecą delikatnie tylko w nocy, nie męczą wzroku. Ta zaleta jest znana tym, którzy czytają książki na czytnikach e-papierowych. Rozkłady jazdy wykorzystujące e-papier mogą być zmieniane centralnie z jednego miejsca, niemal od ręki. Są podłączone do sieci i dzięki temu ekipy przystankowe w przypadku zmiany rozkładu lub trasy nie muszą jeździć po mieście i wymieniać wydrukowanych na kartkach rozkładów. To mniej zużytego paliwa i zanieczyszczeń w powietrzu.

Pierwsze e-papierowe rozkłady jazdy Warszawskiego Transportu Publicznego działają już na przystankach tramwajowych Muzeum Powstania Warszawskiego i przy placu Zawiszy. Kolejny pojawią się przy stacji Metro Marymont i na ulicy Nowowiejskiej, przy al. Niepodległości. Tramwaje Warszawskie wraz z Zarządem Transportu Miejskiego instalują na początek sześć e-papierowych tablic. Każda z nich składa się z dwóch części – na pierwszej znajduje się szczegółowy rozkład jazdy linii tramwajowych z godzinami i minutami odjazdu kolejnych pojazdów. Na drugiej części jest dynamiczna informacja – za ile minut dokładnie przyjedzie tramwaj i w jakiej kolejności składy będą podjeżdżały na przystanek. Ta informacja jest odświeżana co kilkanaście sekund.

Testy nowego systemu potrwają kilka miesięcy. Najpierw zebrane zostaną opinie pasażerów o jego pracy i przydatności przy podróżach Warszawskim Transportem Publicznym. Trzeba też sprawdzić, jak wyświetlacze znoszą pracę w różnych warunkach atmosferycznych oraz jak sprawnie działa moduł aktualizacji informacji rozkładowych. Weryfikacji poddane zostanie także, co mogłaby zmienić stopniowa rezygnacja z tradycyjnych papierowych rozkładów i jak to wpływa na koszty, układanie i korygowanie rozkładów jazdy Warszawskiego Transportu Publicznego. ■



„Paliwo" dla elektrycznego autobusu

Po Warszawie jeździ ponad 160 elektrycznych autobusów. To najwięcej w Polsce. W mieście jest także kilkaset ładowarek dla tych pojazdów.

Autobus elektryczny wyjeżdża na trasę z naładowanymi bateriami. Ale już „na mieście" co jakiś czas baterie trzeba doładowywać bo przy dzisiejszej technologii nocne ładowanie nie wystarcza, żeby autobus „przejeździł" potem cały dzień. Po to właśnie na krańcach pojawiają się ładowarki.

Ładowarki pantografowe dużej mocy są stosowane do szybkiego ładowania akumulatorów w autobusach. Urządzenia o mocy 400 kW w ciągu minuty są wstanie naładować około dwóch procent pojemności baterii. Autobus podjeżdża pod wysięgnik ładowarki, unosi do góry pantograf z głowicą stykową, która dotyka do szyny stykowej ładowarki. Standardowy postój, czyli około 20 minut pozwala na doładowanie 40-50 procent pojemności baterii.

Miejskie Zakłady Autobusowe mają 11 punktów ładowania na pętlach: Spartańska, Esperanto, Szczęśliwice, Nowodwory, Konwiktorska i Chomiczówka. Już niedługo przybędzie dziewięć kolejnych. W Wilanowie i na ulicy Konwiktorskiej urządzenia zaczną działać jeszcze we wrześniu, a na ulicy Browarnej – na początku października. Na Konwiktorskiej będzie jedno dodatkowe urządzenie na już istniejącej stacji a na Browarnej dwa punkty ładowania.

Stacja ładowania pantografowego na pętli Wilanów to jedna z największych inwestycji infrastrukturalnych MZA w ostatnich latach. W tym miejscu będzie funkcjonowało aż sześć punktów zasilających autobusy linii 116, 180 i E-2. Każde z urządzeń zapewni moc 400 kW, a cała stacja prawie 2,5 mW prądu.

Pełne ładowanie odbywa się nocami w zajezdniach, kiedy wozy parkują i jest dużo czasu na wolne ładowanie baterii. Nocne ładowanie trwa ok. 4 godzin. Odpowiednie urządzenia plug-in (czyli „z wtyczką") są już w zajezdniach Stalowa i Ostrobramska (może się jednocześnie ładować po 50 autobusów) oraz Woronicza – tutaj dostępnych jest 60 stanowisk, po 30 dla autobusów przegubowych i krótkich, 12-metrowych. W tych zajezdniach ustawione zostały także duże, szybkie ładowarki pantografowe – po jednej sztuce w każdej zajezdni. Docelowo przeznaczone będą do szybkiego doładowania się autobusów w sytuacjach awaryjnych lub mających dłuższą przerwę w obsłudze linii.

System ładowarek jest sukcesywnie rozbudowywany. Do końca roku urządzenie takie stanie na pętli Młynów, a w dalszej kolejności na Bielańskiej i Natolinie Północnym. ■





Renesans tramwajów

Tramwaje przeżywają odrodzenie w Polsce i w Europie, a udział w przywracaniu ich na mapy komunikacyjne miała nawet królowa angielska.

Pojazdy szynowe to wynalazek XIX wieku. Były wielkim ułatwieniem dla ludzi, zmęczonych pokonywaniem pieszo rozrastających się miast, nawet jeśli wagony były ciągnięte przez konie. Dla Warszawy wielkim wydarzeniem była elektryfikacja sieci tramwajowej, którą następnie rozwijano. Lata 30. i 40. przyniosły jednak zwrot sytuacji w Europie. Samochody stawały się coraz tańsze i łatwiej dostępne - każdy chciał mieć kawałek wolności dla siebie, szczególnie w krajach takich jak Francja, Niemcy czy Wielka Brytania, gdzie standard życia i rozwój przemysłu były na bardzo wysokim poziomie.

W Europie Zachodniej coraz częściej słychać było głosy, że tramwaje to zawalidrogi i „trzeba z młodymi naprzód iść", przesiadając się do transportu kołowego. W latach 50. powszechnie zaczęto likwidować linie tramwajowe. W wielkich miastach francuskich, takich jak Nantes czy Lyon tramwaje zniknęły około 1958 roku. W południowej części Londynu, czyli Croydon, stało się to jeszcze wcześniej, bo już w 1951 roku. Ten trend wzmacniały jeszcze niskie ceny ropy naftowej, które zachęcały do podróży samochodem.

Jak tu walczyć z Niemcami?

W Polsce też w pewnym momencie starano się pożegnać tramwaje, chociaż sytuacja gospodarcza, a co za tym idzie liczba samochodów osobowych była dużo niższa niż na zachodzie Europy. Jeszcze przed wojną, w latach 30., samochód był rzadkością i dobrem luksusowym. Świadczą o tym oficjalne dane: generał Tadeusz Kutrzeba i ppłk Stefan Mossor, porównując potencjały militarne Polski i III Rzeszy w spodziewanej wojnie, na przełomie 1937/1938 roku zapisali, że w Polsce było zarejestrowanych jedynie 43 431 pojazdów mechanicznych. Oparli się przy tym na danych z Ministerstwa Komunikacji. Transport zbiorowy w takiej sytuacji był nieodzowny.



fot. Transport for London

Po zakończeniu II wojny światowej było równie źle, bo kraj był zniszczony, a nowoczesnego taboru brakowało. W tej sytuacji każdy sprawny wagon lub autobus były na wagę złota. Mimo kryzysów ekonomicznych i permanentnego niedoboru, z jakim musiano się mierzyć w czasach PRL, w Polsce też starano się pożegnać z tramwajami jako przestarzałym środkiem transportu.

Zmianę nastawienia przyniosły kryzysy paliwowe, które podniosły ceny benzyny i udowodniły, że dywersyfikacja jest konieczna. Kiedy w Holandii nie można było podróżować samochodami, niektórzy mieszkańcy tego kraju dla żartu lub z konieczności, przesiedli się na konie.

Diabeł by się uśmiał

W latach 70. okazało się też, że ulice miast nie są w stanie pomieścić całego ruchu samochodowego i zamiast spokojnie mknąć przez świat, kierowcy jednak stoją w korkach. Było to widać np. w Londynie, który był zakorkowany mimo otwarcia wielkiej obwodnicy stolicy Wielkiej Brytanii. Sama autostrada M25, chociaż nieustannie poszerzana, też stała się udręką dla kierowców. Opinia o niej stała się tak zła, że Terry Pratchett i Neil Gaiman w książce „Dobry omen" nazwali ją „dziełem szatana" (co prawda z lekkim przymrużeniem oka).

Nic dziwnego, że Londyn, a konkretnie jego południowe obrzeża czyli Croydon, zdecydowały się na powrót „do korzeni". W pierwszej połowie XX w. było tam wiele linii tramwajowych, które ostatecznie zamknięto w 1951 r. Co ciekawe, już 11 lat później pojawiło się pierwsze opracowanie, które pokazywało, jak łatwo można by przerobić tamtejsze tory kolejowe na linie tramwajowe. Problemy komunikacyjne rosły z biegiem lat i pojawiało się coraz więcej głosów, wzywających do tego, by ten

węzeł gordyjski wreszcie rozwiązać. W ramach studium transportowego dla Wielkiego Londynu, opracowanego w 1986 r. przez London Transport oraz British Rail, powstała idea projektu Tramlink. Pomysły zostały zaakceptowane przez radę miasta i w 1990 roku projekt specjalnej ustawy trafił do Parlamentu.

Tam prace trwały kolejne lata, ale kiedy w 1994 r. Królowa Elżbieta II podpisała stosowny akt prawny, można było zacząć budować. Dzisiaj mieszkańcy Croydon mają do dyspozycji 28 km tras tramwajowych i 39 przystanków. Z systemu korzystają miliony pasażerów. Ostatnie dane z lat 2019/2020 mówią o 27,2 mln podróżnych – to nieznaczny spadek w porównaniu do poprzednich lat, jednak trzeba wziąć pod uwagę, że w tym okresie mieliśmy do czynienia z ograniczeniami w podróżowaniu, wywołanymi pandemią.

Brytyjczycy nie są pod tym względem odosobnieni. Równocześnie, albo nawet trochę wcześniej zaczęto myśleć o przywróceniu tramwajów w największych, francuskich miastach, gdzie również pożegnano je pod koniec lat 50., jak się okazało – pochopnie.

Przyznanie się do błędu

Tutaj wielkimi symbolami zmian stały się Nantes i Bordeaux, które pozbyły się tramwajów niemal równocześnie, w 1958 roku. W Nantes tramwaje ustąpiły autobusom tuż po wojnie, bo niektóre trakcje uległy zniszczeniu w wyniku bombardowań. Kiedy mieszkańcy przyzwyczaili się do autobusów, to rada miasta podjęła decyzję o rezygnacji z transportu szynowego, jako zbyt głośnego, niewygodnego i staromodnego. Z kolei, w Bordeaux często dochodziło do porażenia prądem pieszych, podpierających się laskami bądź parasolkami, bo trakcja biegła po ziemi równolegle do szyn. Tutaj też wszyscy byli przekonani, że pożegnali tramwaje na dobre. Historia była bliźniacza – zatory na drogach, szukanie pomysłów co zrobić i w końcu, kiedy wszystkie okazały się złe, wybór padł na tramwaje.



fot. Bordeaux Métropole

Linię o długości ponad 10 km, z 22 przystankami otwarto w 1985 r. Pod koniec roku przewoziła już 42 tys. pasażerów dziennie. Teraz funkcjonują tam trzy linie, które rocznie przewożą niemal 74 mln pasażerów (dane z 2018 roku).

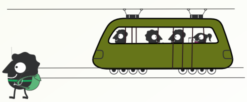
W Bordeaux, które przeżywało gigantyczny rozwój, także palącą potrzebą stało się znalezienie sposobu na zlikwidowanie korków. Tramwaje wróciły do łask wraz z wybraniem na mera miasta Alaina Juppe w 1995 roku. Już dwa lata później miasto miał swój plan przywrócenia tramwajów, który zaczęto szybko wdrażać. Pierwsza linia ruszyła w 2004 roku, ale od razu były plany jej powiększenia. Już w 2016 r. system rozrósł się do niemal 80 km torów. Pasażerowie chętnie z niego korzystają (96,77 mln osób w 2018 roku).

Tramwaje znakomicie sprawdziły się w mieście, słynącym z zabytków. Są ciche, estetyczne i nie emitują spalin, a do tego w obrębie historycznego centrum zasilanie jest ułożone na poziomie gruntu, więc nie zaburza pięknych widoków.

Przykłady wielkich miast, w których tramwaje wracają do łask można by mnożyć. Ciekawym przykładem jest Berlin, który zachował tramwaje przez cały czas dzięki zakrętom historii. W części zachodniej, wzorem innych miast zachodnich, zlikwidowano tramwaje w 1954 roku, zastępując je autobusami i metrem. Naziemna „szyna" przetrwała za to w Berlinie Wschodnim, chociaż też w ograniczonej formule. Zlikwidowano m.in. linię przebiegającą przez Alexanderplatz, ostała się za to ta, biegnąca w pobliżu dworca na Friedrichstrasse. Linia tramwajowa, grająca w scenie z filmu „Krucjata Bourne'a", gdzie główny bohater gubi pościg agentów CIA, została uruchomiona już po zjednoczeniu Niemiec w 1998 roku. Obecnie sieć tramwajowa w Berlinie jest rozbudowywana, a plany sięgają nawet 2031 roku i dalej.

Warszawa nie odstaje

Można zatem śmiało powiedzieć, że plany tramwajowe Warszawy wpisują się w ogólnoeuropejski trend. W stolicy cały czas powstają nowe odcinki tras. Tramwaj do Winnicy pomoże usprawnić komunikację nie tylko



w północnej części miasta i ułatwi dotarcie do centrum. Już wiadomo, że w przyszłym roku rozpocznie się najważniejsza inwestycja tramwajowa ostatnich lat, czyli budowa torów, które połączą centrum z Wilanowem.

Powstanie 8 km nowej trasy, dzięki której mieszkańcy dzielnicy dotrą do centrum w 30 minut – dziś podróż samochodem w godzinach szczytu trwa nawet 50 min. Nowa trasa zacznie swój bieg na ulicy Puławskiej przy Goworka. Liczącą aż 22 metry różnicę poziomów w kierunku Dolnego Mokotowa tramwaj pokona ulicą Goworka i Spacerową. Następnie linia będzie przebiegać prosto ulicami Belwederską i Sobieskiego w kierunku Miasteczka Wilanów. Będą też dwie odnogi - jedna od ulicy Gagarina aż do Czerniakowskiej, a druga będzie zbudowana wzdłuż ulicy Świętego Bonifacego i poprowadzi aż do pętli autobusowej Stegny.

Jeśli jeszcze komuś mało, to powinien pamiętać, że niebawem powstanie też odcinek trasy w ulicy M. Kasprzaka wraz z przebudową przyległych odcinków infrastruktury tramwajowej na odcinku od Skierniewickiej do Wolskiej. Nowa trasa zapewni dogodną komunikację mieszkańcom nowych osiedli na Odolanach.

Zamówienie podzielone jest na cztery zadania. Przebudowę trasy tramwajowej w ciągu ul. Kasprzaka, na odcinku od Karolkowej do Skierniewickiej to tylko część inwestycji. Wykonawca (którym została firma Strabag) przebuduje też m.in. trasę tramwajową w ul. Wolskiej na odcinku od Elekcyjnej do Kasprzaka czy przebuduje podstację Bema.





Tramwaje jak Polska długa i szeroka



fot. MPK Poznań

Można powiedzieć, że za przykładem Warszawy idą inne polskie miasta. Europejski Tydzień Zrównoważonego Transportu uczcili w Poznaniu przywróceniem ruchu tramwajowego na ul. Wierzbięcice. Tramwaje mają jeździć na tym odcinku ciszej, szybciej i bezpieczniej. Na tym odcinku będzie też, dobrze znane ze stołecznych ulic, zielone torowisko. Stolica Wielkopolski nie chce się zatrzymywać i już zapowiada kolejne, ważne przedsięwzięcia. Rozpoczęły się konsultacje społeczne w sprawie poprowadzenia trasy do stacji Poznań Wschód.

Potencjalna nowa trasa tramwajowa (realizacja inwestycji zależy od wniosków z konsultacji z mieszkańcami oraz dostępności środków finansowych), biegnąca wzdłuż ulic Zawady i Głównej umożliwiłaby połączenie dworca kolejowego z aktualnie istniejącą pętlą Zawady.

W Olsztynie zdecydowali się z kolei, na prawdziwą rewolucję. Linie tramwajowe istniały tam do 1965 r., ale przez kolejnych 40 lat mieszkańcy zdążyli o tym zapomnieć. Sytuacja na olsztyńskich drogach zmusiła jednak magistrat do radykalnych działań. Jak można przeczytać na stronie tramwaje.olsztyn.eu: „Przy zwiększającej się bezustannie liczbie samochodów na olsztyńskich ulicach (w Olsztynie jest już zarejestrowanych ponad 100 tysięcy aut!) zakup kolejnych autobusów niewiele pomoże. Budowa buspasów zadziała pozytywnie, ale nie aż w takim stopniu jak tramwaje. Pasów dla autobusów nie da się wybudować wszędzie, więc tam, gdzie autobusy nie mają specjalnych przywilejów, nadal stać będą w korkach. Tramwaj porusza się swoim wydzielonym torowiskiem, ma priorytety w sygnalizacji świetlnej (motorniczy będzie zapalał sobie zielone światło), więc zdecydowanie przyśpieszy podróże komunikacją miejską”.



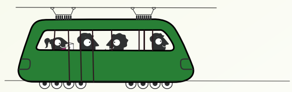
fot. UM Olsztyn/Marcin Kierul

W podjęciu decyzji władzom Olsztyna pomógł na pewno fakt, że Unia Europejska chce promować „miejską szynę”. Dofinansowanie z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego miało wynieść około 89 mln euro. Inwestycje w tramwaje nie są tanie, dlatego trzeba szukać na nie pieniędzy. Tramwaje Śląskie już kolejny raz zapowiedziały emisję obligacji – tym razem na kwotę 496 mln złotych. Środki posłużą jako wkład własny spółki na realizację programu, z którego spółka kupiła jak dotąd 46 tramwajów, a do 2023 roku zmodernizuje ponad 100 km torów.

Chodzi m.in. o zbudowanie nowej linii tramwajowej w Sosnowcu (przedłużenie linii nr 15 do ronda Jana Pawła II, tutaj prace już trwają) oraz tramwaju wzdłuż ul. Grundmanna w Katowicach. W tym drugim postępowaniu właśnie ogłoszono przetarg na wyłonienie generalnego wykonawcy. Można śmiało powiedzieć, że to historyczny moment, ponieważ będzie to pierwsza od 74 lat wybudowana od podstaw linia tramwajowa w tym mieście. Linia, chociaż krótka, bo licząca 1900 metrów (z czego wzdłuż Grundmanna tylko 600 m), umożliwi stworzenie pętli tramwajowej wokół tej części miasta.

Dla wielu ludzi wydawać się to może będzie małym krokiem, ale będzie „wielkim krokiem dla ludzkości”. Trzymamy kciuki, żeby wszystko poszło bez przeszkód.■

Źródło:
Transport-publiczny.pl
Tramwaje.olsztyn.eu
Wikipedia



Warszawski Transport Publiczny

DTP 2021
Dni Transportu Publicznego

DNI TRANSPORTU PUBLICZNEGO

18 września (sobota)
godz. 12-18

Plac Narutowicza
prezentacja nowego tramwaju Hyundai
wystawa i parada tramwajów

Plac Defilad
wystawa autobusów nowoczesnych (elektrycznych i gazowych) oraz zabytkowych

Piaseczno ul. Sienkiewicza 14
zwiedzanie stacji kolei wąskotorowej, przejazdy drezynami

19 września (niedziela)

Stacja Metra Kondratowicza godz. 11-15
zwiedzanie budowy stacji

Bocznica kolejowa Warszawa-Wola SKM godz. 12-16
zwiedzanie stacji techniczno-postojowej

Klub Miłośników Komunikacji Miejskiej w Warszawie
mza
TRAMWAJE WARSZAWSKIE
SKM
KMŁ
Piaseczyńsko-Grójecka Kolejka Wąskotorowa



Trasa do Winnicy gotowa

Tramwaje ruszyły po nowo zbudowanych torach do osiedla Winnica. Mieszkańcy szybciej dojeżdżają do centrum i do stacji metra – kursują tu tramwaje linii 2 i 17 oraz autobusy 509 i N03.

Nowy odcinek torowiska i jezdni na ulicy Światowida umożliwił wydłużenie tras linii tramwajowych 2 i 17, a także autobusowych 509 i N03. Dzięki nowemu odcinkowi torów mieszkańcy osiedla Winnica zyskali wygodny dojazd do stacji metra Młociny i do centrum.

Tramwaje dojeżdżają o ok.1,3 km dalej. „Dwójka" zmieniła trasę od tymczasowej pętli na Nowodworach, gdzie był rozjazd dla tramwajów dwukierunkowych, na nową pętlę w Winnicy. Do stacji metra Młociny dojedzie w 15 minut. To jedna z najbardziej popularnych tras tramwajowych w stolicy. Doskonale komunikuje Tarchomin i razem z metrem zapewniając mieszkańcom szybki dojazd do wielu atrakcyjnych miejsc: śródmiejskich teatrów i muzeów, uczelni wyższych, a nawet Lasu Kabackiego.

Do Winnicy dojeżdżają również składy linii 17, które kończyły wcześniej bieg na pętli Tarchomin Kościelny. Dzięki wybudowaniu na Winnicy klasycznej pętli zawracać mogą tu tramwaje jednokierunkowe. „Siedemnastka" zapewnia więc mieszkańcom Winnicy i Nowodworów bezpośrednie połączenie ze Śródmieściem, w tym z Dworcem Centralnym i z Mokotowem. Trasę do centrum, czyli do ronda ONZ, tramwaj pokonuje w nieco ponad 35 minut. Na tym odcinku ma do przejechania 16 km. Wysiąść można jednak wcześniej: przy przedwojennym kompleksie AWF, cichych uliczkach Żoliborza Urzędniczego czy nieopodal muzeum Polin.

Na węźle Winnica jest także pętla autobusowa, do której zostały wydłużone trasy linii 509 i N03. Linia 509 umożliwia mieszkańcom, zwłaszcza nowych budynków w Winnicy, bezpośredni dojazd na Żerań gdzie np. w dawnych halach fabryki FSO działa muzeum motoryzacji, do centrum Pragi, parku Skaryszewskiego z pięknymi rzeźbami: Rytm, Tancerka oraz Kąpiąca się, i na Gocław. Linia N03 zapewnia obsługę komunikacyjną Winnicy w godzinach nocnych i jest niejako kontynuacją połączeń realizowanych przez linię 509 (przez Żerań do centrum Pragi).

Nowe trasy tramwajów i autobusów:

2: kursy podstawowe: METRO MŁOCINY – … – Trakt Nadwiślański – Światowida – WINNICA, w dni powszednie w godzinach porannego i popołudniowego będą wariantowe kursy linii 2 pomiędzy pętlami Metro Młociny a Tarchomin Kościelny.

17: PKP SŁUŻEWIEC – … – Trakt Nadwiślański – Światowida – WINNICA,

509: GOCŁAW – … – Modlińska – Światowida – Dionizosa – WINNICA,

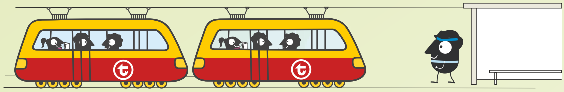
N03 od nocy z 6 na 7 września: URSYNÓW PŁN. – … – Modlińska – Światowida – Dionizosa – WINNICA.

Dotychczasowe przystanki Winnica przy ulicy Modlińskiej zmieniły nazwę na Żiżki od ulicy, która jest w pobliżu (ulica Jana Żiżki). Nazwę Winnica noszą za to nowo wybudowane przystanki w rejonie pętli.

Tramwaje na zielonym

Przedłużenie trasy tramwajowej do Winnicy to wspólna inwestycja komunikacyjna Zarządu Transportu Miejskiego i Tramwajów Warszawskich. ZTM prowadził budowę nowego, dwujezdniowego odcinka ulicy Światowida wraz pętlą autobusową, a tramwajarze zajmowali się budową nowej trasy tramwajowej. Powstał odcinek nowych torów tramwajowych o długości ok. 1 km od ulicy Strumykowej w pobliże ulicy Leśnej Polanki. Tory zostały obsadzone trawą i dzięki temu w stolicy mamy już ponad 25 km zielonych torowisk. Na przystankach dostosowanych do potrzeb osób z niepełnosprawnościami są wiaty i wyświetlacze informujące za ile minut odjedzie kolejny tramwaj.

Równolegle wybudowane zostały jezdnie ulicy L. Mehoffera, drogi rowerowe, chodniki z betonowych płyt. Jest nowa zieleń – trawniki, drzewa, krzewy ozdobne. Skrzyżowania wyposażone są w sygnalizacje świetlne, wzdłuż chodników stanęły latarnie. Na końcowych odcinkach ulicy Poetów, która została przecięta nową ulicą Światowida, place manewrowe wyłożyliśmy kamieniami polnymi z historycznego zabruku dawnej ulicy. Na pętli autobusowej stanął także budynek socjalny dla kierowców i motorniczych, w którym podczas przerwy postojowej będą mogli



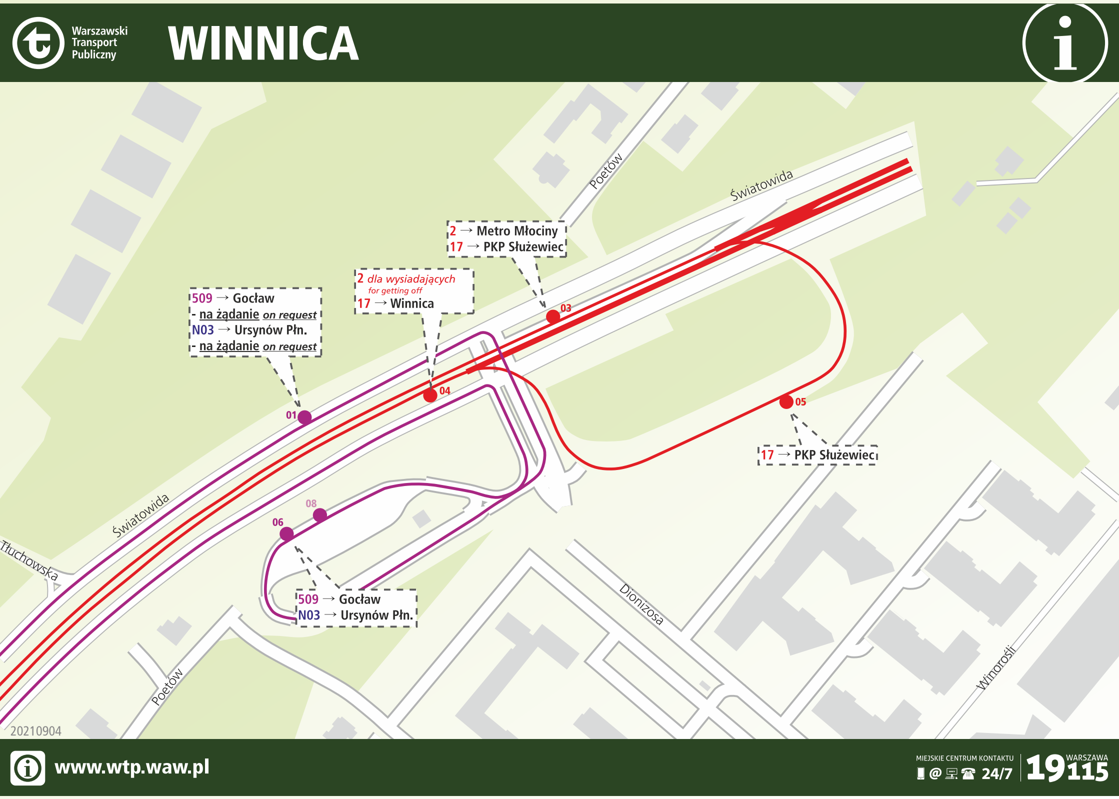
zjeść posiłek, wypić kawę lub herbatę, umyć ręce czy skorzystać z toalety.

To jeszcze nie koniec

Następny etapem rozwoju transportu w tej okolicy będzie budowa przedłużenia ulicy Światowida do Modlińskiej wraz z budową skrzyżowania. Rada m.st. Warszawa przeznaczyła na ostatniej sesji dodatkowe 18 mln zł na tę inwestycję i jeszcze we wrześniu chcemy ogłosić przetarg na budowę. Otwarcie tego fragmentu pozwoli m.in. skierować do Winnicy linie podmiejskie od strony Jabłonny. Znacznie ułatwi to dojazd do metra z północy Warszawy i aglomeracji.

Ostatnim elementem tworzenia w tym miejscu docelowego węzła przesiadkowego będzie nowa pętla dla autobusów i tramwajów wraz parkingiem P+R. Jesteśmy w trakcie przygotowywania koncepcji jak taki węzeł powinien wyglądać – jego budowa jest uzależniona od możliwości finansowych Warszawy. Wstępne założenia dla tego obiektu przewidują, oprócz zintegrowanych platform przystankowych ułatwiających przesiadki, również miejsca postojowe dla autobusów, tory odstawcze dla tramwajów oraz parking na kilkaset miejsc postojowych dla samochodów osobowych, w tym pojazdów osób z niepełnosprawnościami. Ponieważ w ramach Warszawskiego Transportu Publicznego jeździ coraz więcej autobusów elektrycznych, zaplanowane są także stanowiska do ładowania takich pojazdów. Znajdą się tu także stojaki rowerowe oraz zostaną wytyczone strefy postojowe „Kiss and Ride".

Wykonawcą trasy tramwajowej i ulicy Światowida jest konsorcjum firm Balzola Polska Sp. z o.o. i Construcciones y Promociones Balzola S.A. Kwota umowy to ok. 75 mln zł. Inwestycja jest współfinansowana ze środków Unii Europejskiej. ■



Warszawski Transport Publiczny

PRZED 30 WRZEŚNIA

WYMIEŃ KARTĘ UCZNIA I BEZPŁATNIE KORZYSTAJ Z KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ



Szczegółowe informacje na **www.wtp.waw.pl** oraz **www.ztm.waw.pl**



WYMIANA DOTYCZY UCZNI W KLAS 4-7,
KTÓRYCH KARTY STRACĄ WAŻNOŚĆ 30.09.2021



Bryczką po autostradzie

Europejski Dzień bez Samochodu dziś budzi pozytywne skojarzenia. Jego początki były jednak trochę śmieszne, ale i trochę straszne.

Od wielu lat w czasie Europejskiego Dnia bez Samochodu czyli 22 września pasażerowie Warszawskiego Transportu Publicznego mogą korzystać z bezpłatnych przejazdów. Stolica włącza się w organizowaną od 2000 roku akcję. Warto wtedy zostawić swoje auto na parkingu i wsiąść do komunikacji miejskiej. Można się przekonać, że to wygodny, szybki i tani sposób podróżowania po aglomeracji warszawskiej. Pojedynczy kierowca może sobie powtarzać, że jego auto spala niewiele benzyny i nie emituje wielu spalin, ale jeśli takich kierowców zbiorą się tysiące, to efekt może być zauważalny. Właśnie o to chodziło pomysłodawcom dni bez samochodu. A zaczęło się od niedziel bez samochodów...

Wielka polityka i małe mecze

W powojennych latach na ulicach miast pojawiało się coraz więcej aut. Samochody powoli przestawały być dobrem luksusowym, a stawały się popularnym środkiem transportu, zwłaszcza że ropa naftowa była tania i było jej pod dostatkiem. Wiele osób mogło być przekonanych, że tak będzie już zawsze, ale wtedy na scenę wkroczyła wielka polityka międzynarodowa, a zwłaszcza sytuacja na Bliskim Wschodzie.



fot. Rob Mieremet, Archiwum Narodowe Niderlandów / Anefo



fot. fotograf nieznany, Archiwum Narodowe Niderlandów / Anefo

To właśnie stamtąd w ogromnej większości sprowadzano cenny surowiec do Europy. Ropa płynęła przede wszystkim tankowcami, a najkrótsza droga wiodła przez Kanał Sueski. Prezydent Egiptu Abdel Nasser znacjonalizował ten szlak w 1956 roku, co doprowadziło do interwencji wojsk brytyjsko-francuskich. Spadochroniarze pokonali Egipcjan, ale ci, zanim się wycofali, zablokowali kanał, zatapiając w jego wodach kilkadziesiąt statków. Ropa przestała płynąć do Europy, więc niektóre rządy, chcąc ograniczyć zużycie paliwa, wprowadziły zakaz jazdy prywatnymi samochodami w niedziele. Tak zrobiono w Holandii. W te dni ruch i tak był naturalnie mniejszy, ale dzięki temu stał się jeszcze bardziej ograniczony.

Mało kto chodził w niedziele do pracy, więc ten powód do jazdy autem odpadał, ale za to wielu kibiców piłkarskich chciało się dostać na mecze swoich drużyn. Jeśli jeszcze drużyna grała na własnym stadionie, to można sobie było urządzić spacer, ale co zrobić w przypadku meczu wyjazdowego? Podobno na stadionie Rody JC frekwencja na meczach spadła o połowę. Niektórzy Holendrzy dla żartu zaprzęgali konie do swoich aut i tak przyjeżdżali na stadion, inni przesiadali się do autobusów. Fani drużyny z Venlo wpadli na oryginalny pomysł i wykorzystali lukę w przepisach. Ograniczenie poruszania się dotyczyło tylko aut zarejestrowanych w Holandii, więc na mecz do Amsterdamu chcieli się wybrać autobusem wynajętym w Niemczech. Wcześniej musieli się udać do oddalonego o 10 kilometrów Kaldenkirchen. Urzędnicy chcieli im ten wybieg uniemożliwić i na granicy zażądali paszportów. Kto nie miał dokumentu, ten wysiadał, ale 22 szczęśliwców dotarło na mecz i obejrzało porażkę swoich ulubieńców 1:4.

Inni starali się dawać przykład, nawet jeśli sami grali w meczach, a nie oglądali je z trybun. Hil, żona Abe Lenstry, gwiazdora SC Heerenveen obruszyła się na pytanie, czy jej mąż nie powinien korzystać z auta na zasadzie wyjątku: „Abe też może jeździć autobusem, prawda?"

Puste autostrady

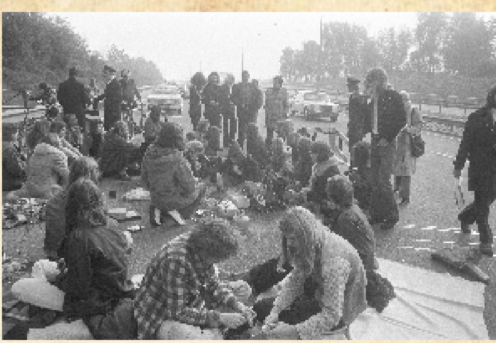
To był jednak tylko wstęp do tego, co wydarzyło się kilkanaście lat później. W 1973 r. dostaw ropy naftowej świadomie użyto jako formy nacisku na państwa zachodnie, wspierające Izrael w czasie konfliktu zbrojnego. Surowiec przestał płynąć m.in. do niektórych państw europejskich, dlatego w Holandii sięgnięto po sprawdzone rozwiązania. W niedziele, począwszy od 4 listopada, nie można było używać prywatnych aut (oczywiście, z małymi wyjątkami).

I znów Holendrzy popisali się kreatywnością. Przesiedli się do powozów, którymi jeździli po pustych autostradach, albo urządzali na nich pikniki. Grupa młodych rodziców postanowiła się przejechać nowo otwartym tunelem w Amsterdamie, gdzie (co może się dziś wydać szokujące) nie zaplanowano drogi rowerowej. Na końcu swojej podróży zostali zatrzymani przez policjantów.

Inni wsiedli na swoje rumaki i w ten sposób podróżowali po mieście. Jedno z najsłynniejszych zdjęć z tamtego czasu ma wymiar niemal apokaliptyczny – przedstawia czterech jeźdźców na pustych ulicach Amsterdamu. Problemy znów miało środowisko futbolowe. Sędzia Jan Beck na mecz dojechał na bagażniku roweru, a piłkarz Rody Kerkrade Gerrie Goede wsiadł na rumaka, podobnie jak jego trener Hennie Holink.



fot. fotograf nieznany, Archiwum Narodowe Niderlandów / Anefo



fot. fotograf nieznany, Archiwum Narodowe Niderlandów / Anefo

Jeden dzień bez samochodu

Tamte kryzysy na szczęście się skończyły, ale pomysł na to, by w pewne dni dobrowolnie rezygnować z podróżowania samochodem, przetrwał. Wyniki, które wtedy osiągnięto, były obiecujące. Zużycie paliwa spadło o 10 proc. Dodatkowo, wielu kierowców zaczęło jeździć wolniej, co pozwoliło na spadek spalania o kolejne 5 proc.

Przez lata podejmowano różne inicjatywy, organizowano konferencje poświęcone funkcjonowaniu miast, w których nie ma aut. W 1996 roku swój dzień bez samochodu przeprowadził Reykjavik. Podobnie postąpiły francuskie La Rochelle czy brytyjskie Bath. W 1997 r. Brytyjczycy mieli swój pierwszy, narodowy dzień bez samochodu, a rok później tym tropem podążyli Francuzi, organizując wydarzenie „In town, without my car"!

Inicjatywa przyjęła się po obu stronach Kanału La Manche, więc można było pół żartem, pół serio założyć, że objęła całą Europę. W 2000 roku z inicjatywy Komisji Europejskiej wydarzenie te zostało ustanowione, jako Ogólnoeuropejski Dzień bez Samochodu, który jest obchodzony 22 września. Warszawa, podobnie jak wiele innych, polskich miast dołączyła cztery lata później. ■

Źródło:
The Netherlands and the Oil Crisis, Business as Usual, Amsterdam 2004

The Dutch rode horses on their highways during the 1970s oil crisis

Studium planu strategicznego Polski przeciw Niemcom Kutrzeby i Mossora, Warszawa 1987

Wikipedia



Głos taki, że nie chciało się wysiadać

Tomasz Knapik towarzyszył podróżom warszawską komunikacją miejską od wielu lat. Informował o przystankach, przypominał o obowiązku zasłaniania nosa i ust, ostrzegał przed wysiadaniem na jezdnię albo uprzedzał, że za chwilę będzie koniec trasy. Jego głos będzie nam ciągle towarzyszył.

Lektor, którego głos z filmów zna prawie każdy Polak, stał się symbolem stołecznej komunikacji. „Pojawił się" w pojazdach w 2008 roku, gdy do Warszawy przyjechała pierwsza partia autobusów mających w specyfikacji wpisany system zapowiedzi głosowych. Urządzenia wprowadzały nową jakość, ale trzeba było jeszcze dobrać do nich głos, który stanie się charakterystyczny i będzie pozytywnie odbierany przez pasażerów. Zarząd Transportu Miejskiego chciał przy tej okazji ujednolicić ten system. Już wcześniej komunikaty pojawiały się w tramwajach. Ich nagrywaniem zajmowali się producenci wagonów, a kiedy trzeba było coś zmienić, to robiono to własnymi siłami, nie zawsze profesjonalnie. Zorganizowano burzę mózgów, a pomysłów, kto ma się stać „głosem" warszawskiej komunikacji miejskiej było wiele. Zdecydowano, że dobrze będzie jeśli swojego głosu użyczy jeden z lektorów filmowych.

Pan Tomasz zgodził się praktycznie od razu, chociaż praca do wykonania była tytaniczna. Na początek trzeba było nagrać kilka tysięcy komunikatów i nic dziwnego, że zadanie zostało podzielone na kilka sesji. Umowa obejmowała też aktualizacje, bo na mapie warszawskiej komunikacji pojawiają się nowe linie i nowe przystanki; czasami trzeba też dogrywać komunikaty specjalne, jak choćby w czasie ograniczeń spowodowanych stanem epidemii.

Okazało się, że głos Pana Tomasza pasażerowie polubili od razu, a on sam doskonale czuł komunikację. Być może wpływ na to miał fakt, że wykładał na Wydziale Transportu Politechniki Warszawskiej (a w ZTM pracowali też jego studenci).

- Był niesłychanie charyzmatyczny, budził też respekt wyglądem. Dużo wymagał od studentów, ale zajęcia prowadził w sposób luźny. Wiele razy prosiliśmy go o anegdoty „z telewizji". Godził się na to, żartował i przytaczał opowieści z pracy w charakterze lektora. Jego



fot. NFryta 73 from Strzegom (Wikimedia Commons account: Fryta73) - Tomasz Knapik, CC BY-SĄ 2.0, https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=76547603

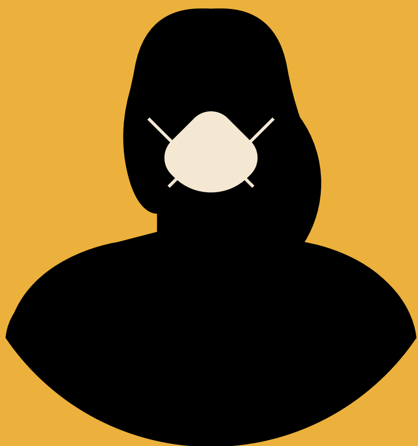
głosu słuchało się go tak dobrze, że czasami wręcz ciężko było się skupić na tym, co mówi. Był związany z transportem nie tylko przez wydział, ale naprawdę się nim pasjonował. Wspominał, jak w czasach, gdy sam studiował i wszystkiego brakowało, podczas jazdy tramwajami wykręcało się żarówki – mówi Artur Zając, Kierownik Sekcji Eksploatacji.

Studenci też czasem żartowali z jego drugiej pracy. Podczas jednego z wykładów drzwi do auli uchyliły się i tajemniczy głos krzyknął „Wyłączcie ten telewizor". Jego głos budził pozytywne skojarzenia, ale wzbudzał też respekt, nawet wbrew intencjom Pana Tomasza.

- Był wymagający, ale jeśli widział, że student się starał, to nie zrobił krzywdy. Taki podejściem motywował do pracy. Pamiętam, jak raz wyrwał mnie do odpowiedzi. Nie byłem mocny z elektrotechniki, ale przygotowałem się do kolokwium. Siedzieliśmy w kilka osób przy stole, panowała cisza. I nagle słyszę: „Szuba, proszę omówić transformator". Jeszcze w domu to powtarzałem, ale głos Tomasza Knapika i całe otoczenie zamurowały mnie całkowicie. Nie byłem w stanie nic z siebie wydusić. Pan Tomasz naprowadził mnie na temat i przy wsparciu innych studentów coś powiedziałem – opowiada Adam Szuba z Sekcji Rozkładów Jazdy.

Tomasz Knapik współpracował z Zarządem Transportu Miejskiego nieprzerwanie od 2008 roku. W 2020 roku nagrał 156 zapowiedzi, a jeszcze w tym roku – kolejnych 31. Ostatnią nagraną nazwą przystanku była „Wrzosowa". ■

W POJAZDACH KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ NADAL OBOWIĄZUJE NAKAZ ZASŁANIANIA UST I NOSA MASECZKĄ



warszawa19115.pl/koronawirus

zakochaj się w Warszawie

WARSZAWA 19115

MIEJSKIE CENTRUM KONTAKTU

zakochaj się
w Warszawie